

名古屋城

栄

大須

■栄、名古屋城などとの連携を強化する
④新たな交通手段の導入を検討

➤ 地区の特色を活かしたまちをつくる

取組み1

多彩な地域資源を活かした地域まちづくりの推進

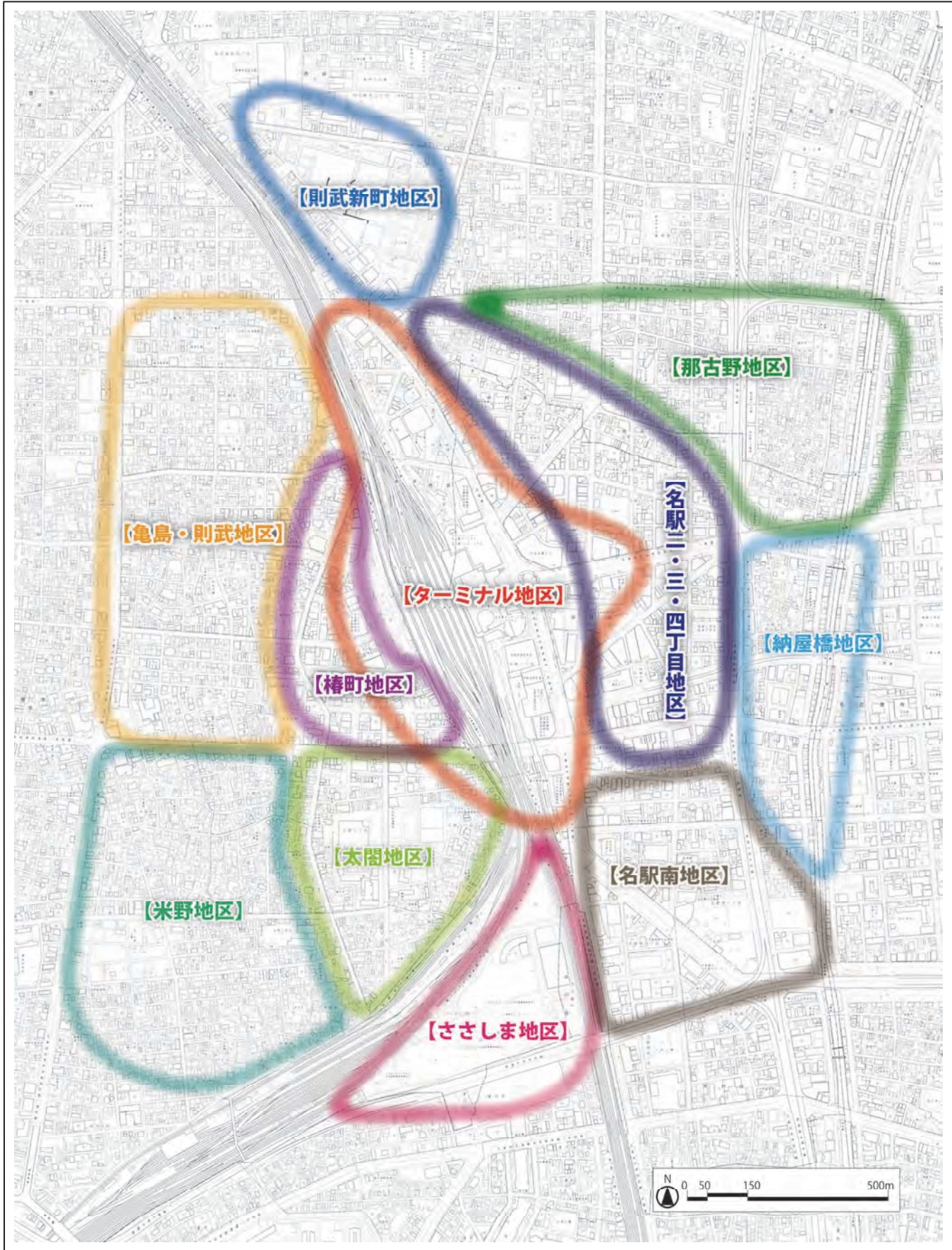
- 名古屋駅周辺地区にある多彩な地域資源を活かすとともに、新たな地域資源を発見・創造し、育てることにより、まちの魅力を高めます。
- 地域の人々が中心となって、地域がより良くなるための地域まちづくりを進めます。
- 地域まちづくりや民間再開発を進める組織の活動をサポートします。

(名古屋駅周辺の地域資源の状況)



地域資源	写真	状況
産業技術記念館		名古屋駅直近でものづくり文化に触れられる施設である。産業技術記念館は赤レンガの工場を保存・活用しており、ノリタケの森は緑豊かな環境と憩いの空間、産業観光等の機能を維持しつつ、工場跡地を活用した開発が検討されている。
ノリタケの森		産業技術記念館:名古屋都市景観重要建築物指定
円頓寺商店街		歴史が深く趣と温かみがある下町情緒を残す商店街であり、近年、個性的な飲食店が増えている。
四間道		清須越によってつくられた商人町であり、土蔵群と町家からなる街並みが今も残っており、土蔵を利用した店舗などが増えている。
名駅三丁目周辺		古民家を活用した飲食店が多く立地し、特徴的な景観とにぎわいを形成している。
柳橋市場界限		都心部にある全国最大級の規模を誇る民間市場として、この地域の食文化を支えている一方、建物の老朽化や店舗数の減少が見られる。
椿町周辺		専門学校などの教育施設、サブカルチャーの店舗、多国籍な飲食店が多く立地しており、にぎわいと活力のある地区となっている。
納屋橋・堀川		都心部における貴重な水面であり、歴史的建造物である納屋橋を中心に趣のある景観を形成している。納屋橋東地区において市街地再開発事業が行われている。
名駅南		流通業務系の土地利用がなされており、大規模な低未利用地が残されている。専門学校が立地し、若者が多く見られる。
ささしまライブ 24		「国際歓迎・交流の拠点」の形成を目指し、国際交流施設・ホテル・コンベンション施設・大学等の立地が進められている。

(地域まちづくりを進める上での土地利用イメージ)



【ターミナル地区】

- ・ターミナル機能に加え、業務機能、交流機能など、交通利便性を活かした多様な都市機能が高度に集積した名古屋の玄関口

【名駅二・三・四丁目地区】

- ・業務施設とそれを支える飲食・娯楽施設が共存するまち
- ・柳橋市場周辺は、市場機能を活かしながら建物更新を進め、周辺の商業・業務施設と調和したまち

【椿町地区】

- ・名古屋駅直近の利便性に加え、若者文化や国際性豊かな地域特性を活かした商業施設や教育施設などが立地したまち

【則武新町地区】

- ・ものづくり文化・歴史資産を活かした産業観光施設、豊かな緑の環境を備えたにぎわい施設、都心居住を促進する共同住宅などが立地した都市拠点

【那古野地区】

- ・名古屋駅と名古屋城の中間に位置する特性を活かしながら、歴史的な風情や堀川とのつながりを大切に、ものづくり文化を継承する企業、商業施設、共同住宅、戸建住宅が調和したまち

【納屋橋地区】

- ・堀川沿いを中心に商業・業務施設と共同住宅が調和したにぎわいのあるまち

【名駅南地区】

- ・大規模な低未利用地の利用を進め、名古屋駅直近の利便性を活かすとともに、ささしま地区、納屋橋地区、さらには大須とも連携する商業・業務施設、共同住宅などが立地したまち

【亀島・則武地区】

- ・名古屋駅に近接する利便性を活かした共同住宅、戸建住宅と、生活を支える商業施設などが立地したまち

【太閤地区】

- ・幹線道路沿道を中心に立地する商業・業務施設と共同住宅・戸建住宅などが調和したまち

【米野地区】

- ・戸建住宅を中心とする、防災性や居住環境の改善が進んだ生活利便性の高いまち

【ささしま地区】

- ・国際交流施設・ホテル・コンベンション施設・大学などが立地するとともに、親水空間や公園が整備され、国内外からの来訪者や市民でにぎわう国際歓迎・交流の拠点

訪れた人が心地よさを感じる空間を形成する

取組み2

水辺と緑を活用したまちの魅力向上

- 名古屋駅周辺地区にある貴重な水辺である堀川・中川運河を活かし、まちの魅力向上を図ります。
- 公園や道路、民有地において見える緑を増やし、心地よい都市空間を形成します。

(水辺と緑の活用イメージ)

・樹木による緑のほか、壁面の緑化などの工夫により緑を増やす。




・周辺のまちづくり活動と堀川とのつながりをつくる。



(堀川まちづくり構想より)

・多くの市民や観光客が訪れる魅力的なイベントが開催される場とする。



(堀川まちづくり構想より)

・平時には、まちにゆとりと潤いをもたらす緑のオープンスペースとして、発災時には地域の避難場所や救援活動の拠点となるよう整備する。



・中川運河船だまりを中心にとした親水空間と緑豊かな公園により新たな魅力スポットを形成する。



➤ 駅からまちへ、まちからまちへつないでいく

取組み3

魅力ある歩行者空間の形成

- 地上に加え地下の通路空間を活用し、名古屋駅と地域資源を持つまち、まちとまちをつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。
- 幹線道路や、幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路を中心とした道路空間の見直しや、民間再開発で確保される民有地内の歩道状空地などを利用して、歩いて楽しい歩行者空間を形成します。

(歩行者空間の考え方)

(地上)

- ・ 歩行者ネットワークの骨格となる幹線道路、区画道路について、可能なところは道路空間の配分（自動車、自転車、歩行者等）を見直し、歩行者空間を拡充する。

◆ 歩行者ネットワークの形成イメージ

駅からまちへのつなぎの空間や駅前の顔として魅力ある空間を形成するため、歩行者空間の拡充を図る。

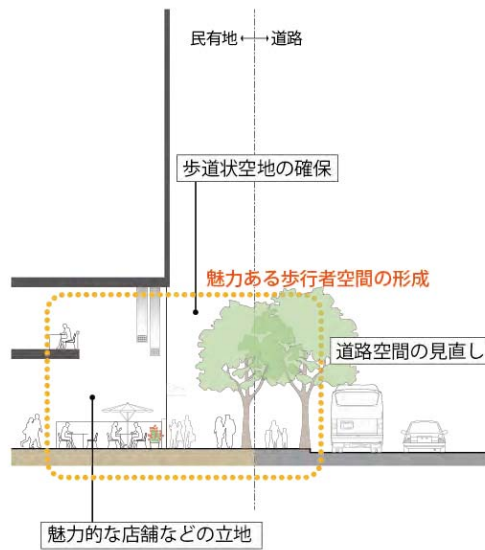
栄地区と結ぶ連携軸として、沿道と一体となったにぎわい空間を形成する。



- ・ 歩行者ネットワークが幹線道路で分断されている箇所については、横断しやすい環境を整える。

- 幹線道路や幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路の沿道において、民間再開発により歩道状空地の確保、緑化の推進、建物低層部への魅力的な店舗の立地などを進め、歩行者が楽しく快適に通行できる空間を形成する。
- 歩行者動線が集まる交差点周辺等には、広場状空地を確保し、快適な溜まり空間を形成する。
- 大規模な開発においては、敷地や建物内に通り抜け通路を設け、歩行者の回遊性を高める。

◆魅力ある歩行者空間の形成イメージ



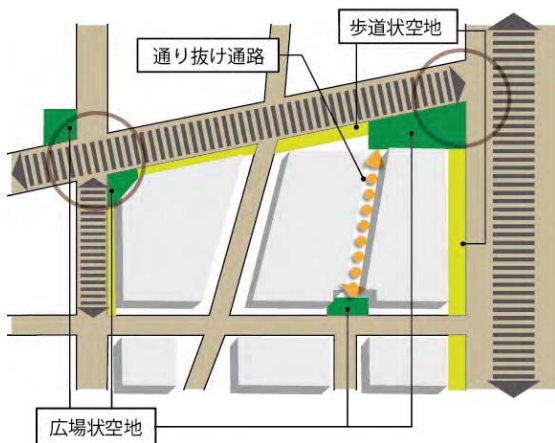
歩道状空地の確保のイメージ
/JPタワー名古屋（計画）



魅力的な店舗などの例
（丸の内仲通）



◆歩行者動線のイメージ



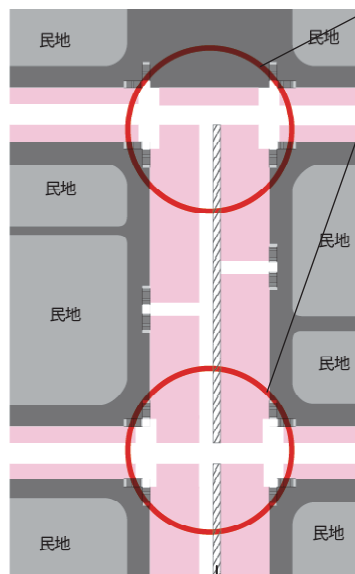
通り抜け通路の例
（有楽町イトシア）



(地下)

- 複数の地下街や鉄道駅などが複雑に接続しており、歩行者交通量も多いことから、地下の歩行者空間の拡充や広場空間の確保により、わかりやすく、ゆとりのある空間を形成する。
- 道路空間を有効に活用しつつ、歩行者ネットワークの中心である地上と地下の歩行者空間の連続性を高め、スムーズな移動も確保する。

◆地下の歩行者空間拡充等のイメージ



歩行者が多く動線が交差する箇所で、広場空間や地上と地下の連続性を確保

地下広場空間の例
(クリスタ長堀)



地上と地下の連続性のある空間のイメージ



幅員が十分でない通路で歩行者空間を拡充

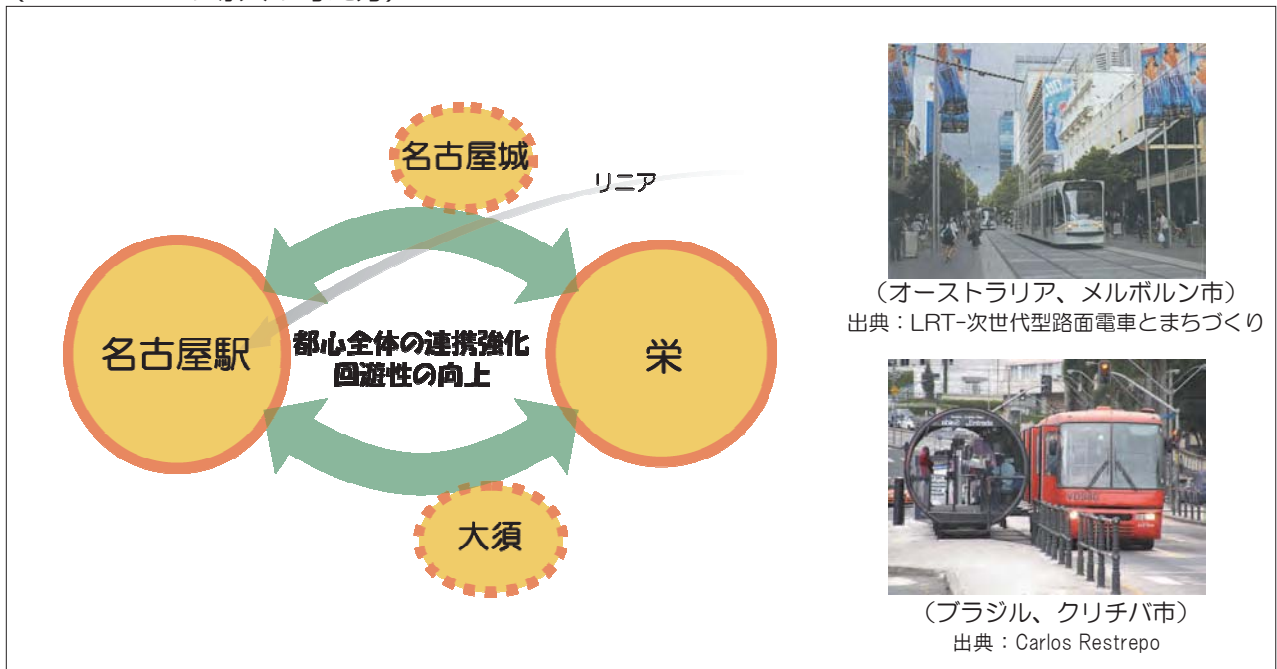
➤ 栄、名古屋城などとの連携を強化する

取組み4

新たな交通手段の導入を検討

- まちの回遊性やにぎわいの向上、都心全体の連携強化を目指して、リニアで訪れた人が名古屋のまちを見ながら移動できる、最新の技術を取り入れたLRT*やBRT*などの新たな路面公共交通システム導入について、都心部の公共交通のあり方とあわせて検討していきます。

(LRT・BRTの導入の考え方)



◆名古屋市で先進的に導入した交通システムの事例



中央走行方式の基幹バス
(昭和60年運行開始)



ガイドウェイバス
(平成13年開業)



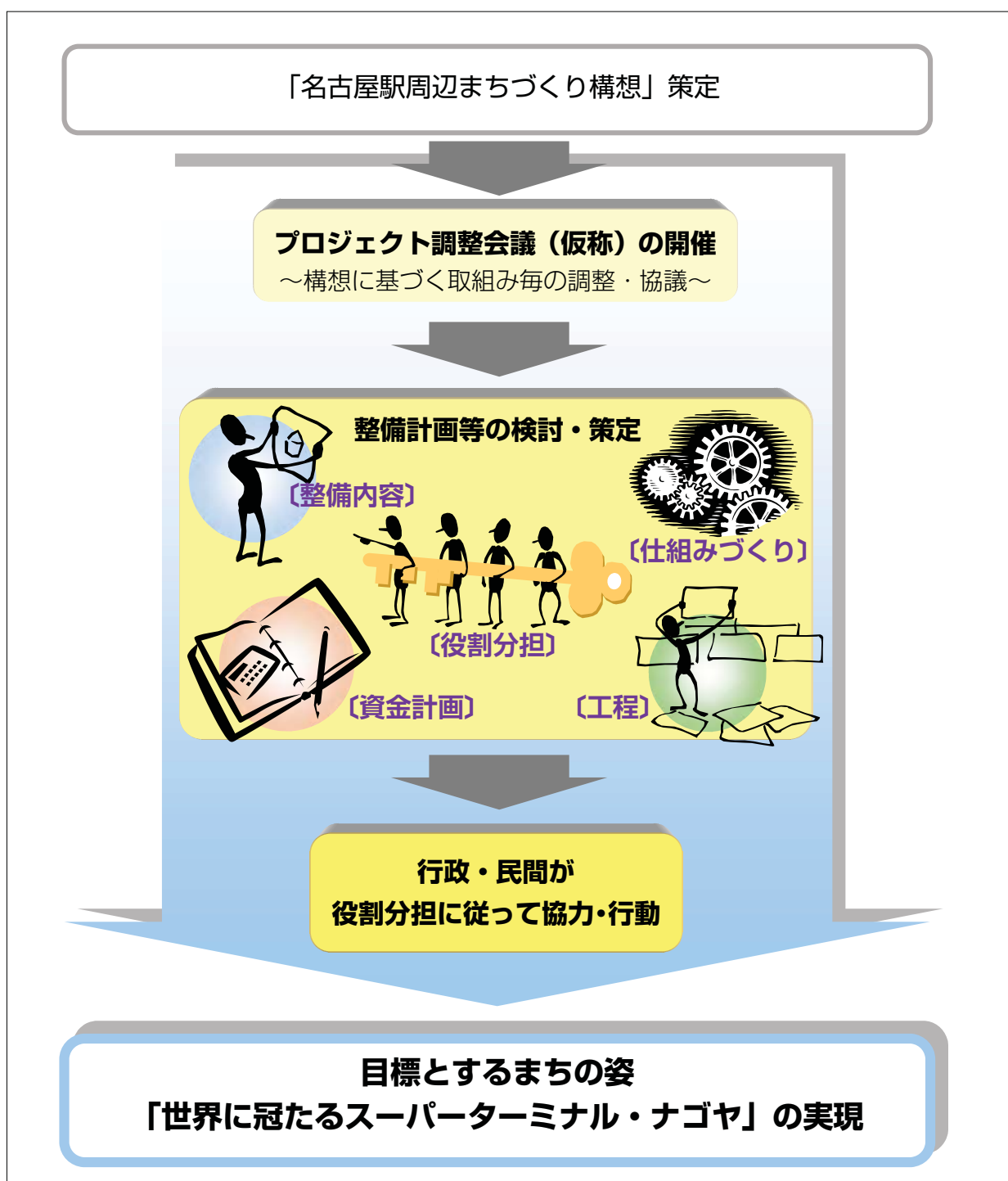
リニモ
(平成17年開業)

OLRT (Light Rail Transit)	低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性・定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。
OBRT (Bus Rapid Transit)	輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両輸送システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム。

➤ 目標と進め方を共有してまちづくりを進める

(進め方イメージ)

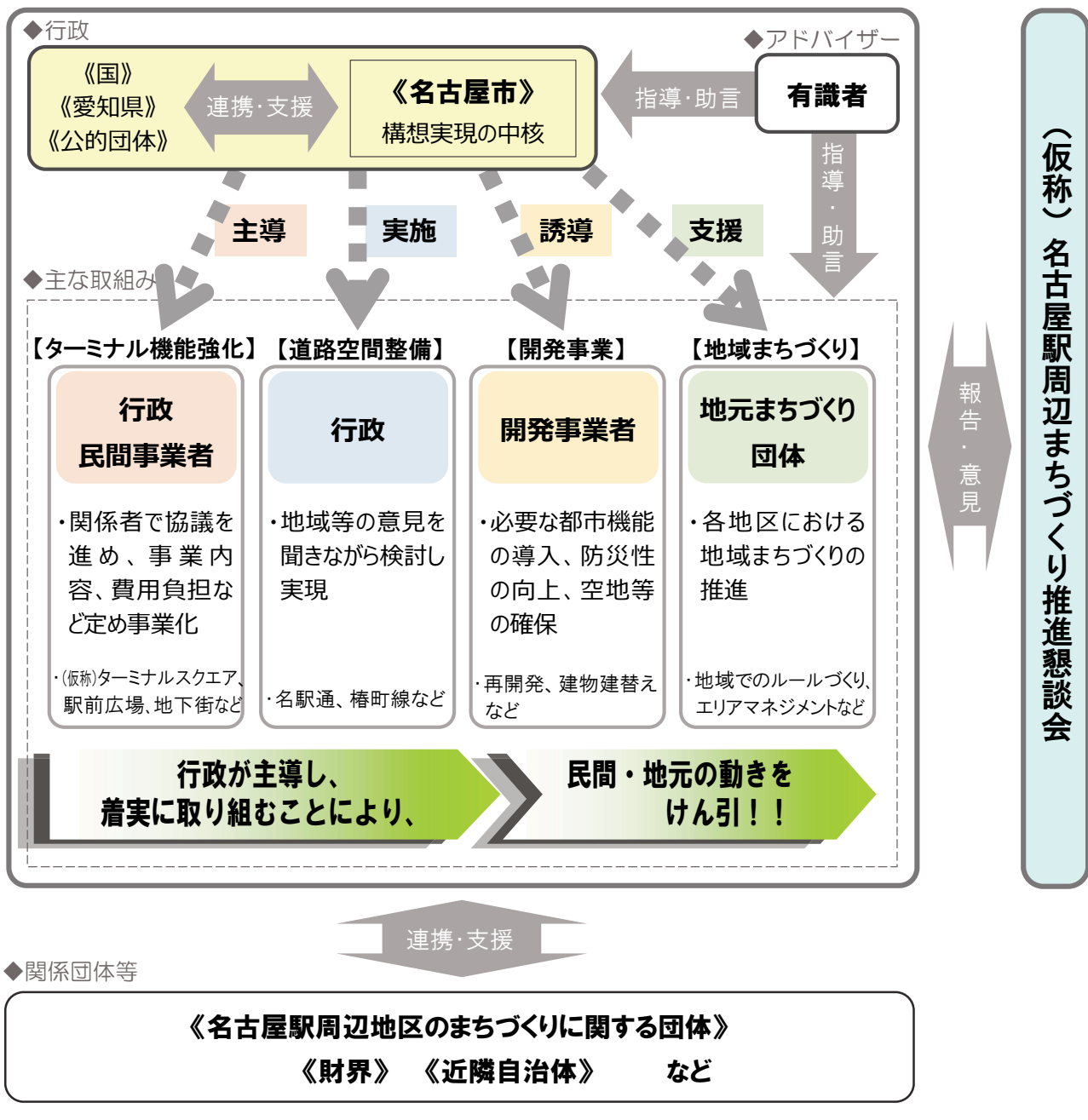
- 構想に基づくそれぞれの取組みについてプロジェクト調整会議（仮称）を開催し、調整・協議を進めます。
- それぞれの取組みにおいて、利用者等の視点も踏まえながら、整備計画等を定め、役割分担を明確にし、行政・民間が協力して行動することにより、目標とするまちの姿を着実に実現していきます。



(推進体制イメージ)

- まちづくり構想の推進について、幅広い視点からの意見を聴取するため、(仮称)名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会を設置します。公開の場で行われるこの懇談会において、構想の進捗に関する情報発信、プロジェクト間の情報共有も行います。
- プロジェクト調整会議(仮称)は、名古屋駅周辺地区のまちづくりの関係者を構成員とし、取組み毎に必要なメンバーの参画のもと、調整・協議を進めます。
- 名古屋市は構想実現の中核として国や愛知県などと連携し、それぞれの取組みに対して主導、実施、誘導、支援という役割を担っていきます。
- ターミナル機能強化などを行政が主導し、着実に取り組んでいくことにより、民間や地元の動きをけん引していきます。

プロジェクト調整会議(仮称)の構成員イメージ



第4章 構想の実現に向けて

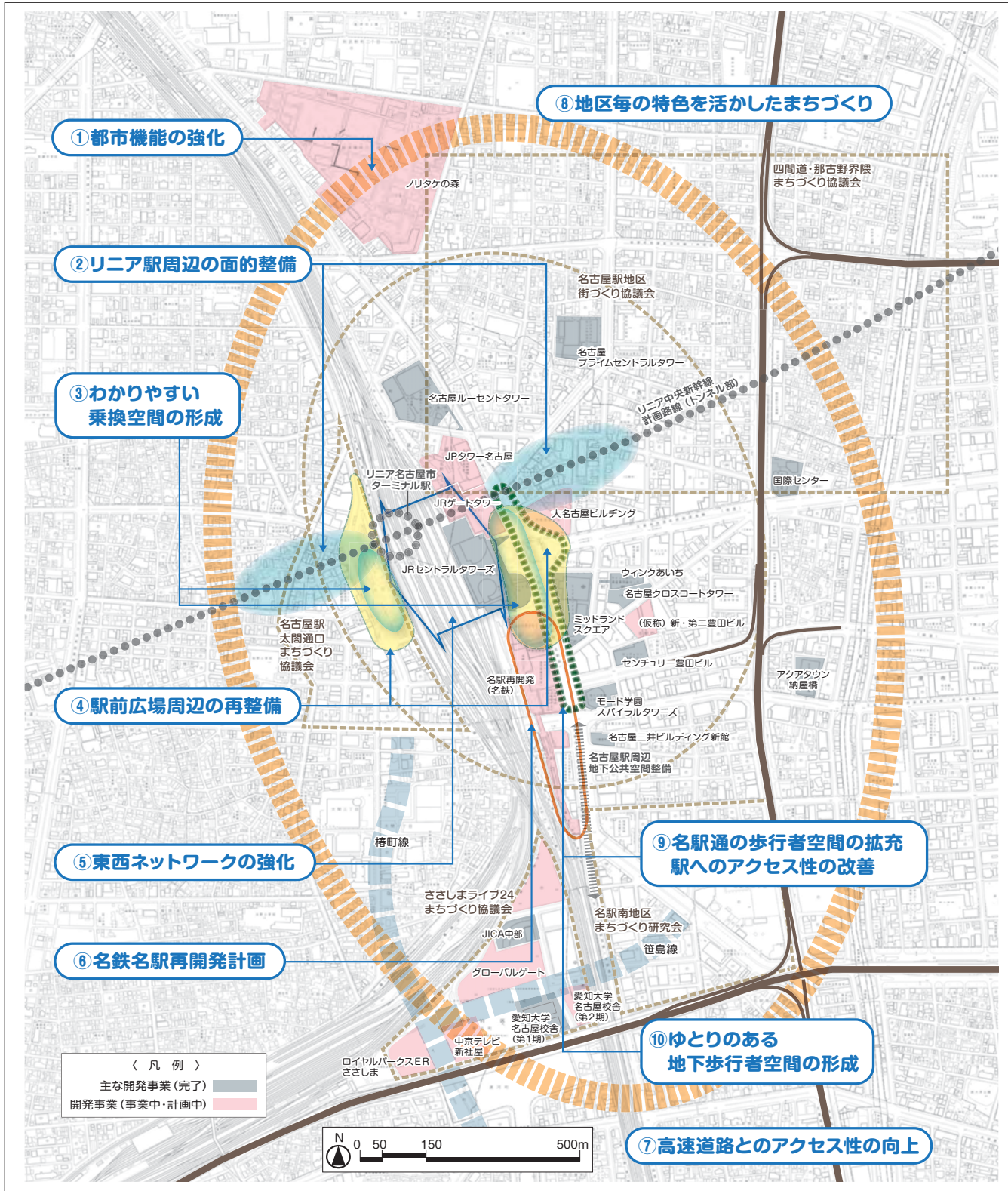
1. 構想の実現に向けた基本的な流れ

- ・リニア開業の平成39年度を目指して、それぞれの取組みを進め、構想を実現していきます。
- ・基本方針2については、構想の中でもスーパーターミナル・ナゴヤを実現する上で特に重要な部分であり、リニア開業に向け、関係者協議等を行い、着実に整備を進めていきます。
- ・東京オリンピックが開催される平成32年度を中間地点として、可能なものはそれまでに実施していきます。また、基本方針1の都市機能誘導等、基本方針3の地域まちづくりの推進などは、リニア開業後も地域のみならずと連携し、継続して進めていきます。



2. 主要プロジェクトのスケジュールイメージ

- ・構想実現を図るための主要プロジェクトについて、そのスケジュールイメージや主な関係者を示しています。



	平成26年度 (2014年度)	平成32年度 (2020年度)	平成39年度 (2027年度)	(後期)	(主な関係者)
①都市機能の強化	インセンティブの検討	都市再生特別地区を活用した民間再開発			・名古屋市 ・国、愛知県 ・開発事業者
②リニア駅周辺の面的整備	整備内容の検討	必要な手続	建物移転・土地整備・建物整備		・名古屋市 ・国、愛知県 ・鉄道事業者 ・開発事業者
	駅部の用地取得等		整備		
③わかりやすい乗換空間の形成	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		・名古屋市 ・国、愛知県 ・鉄道事業者 ・地下街会社
④駅前広場周辺の再整備	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		・名古屋市 ・鉄道事業者 ・地下街会社 ・交通施設管理者
⑤東西ネットワークの強化	(新たな東西通路の確保)				・名古屋市 ・鉄道事業者
	整備計画の検討・策定	必要な手続	設計・整備		
	(既存通路の有効活用)				
	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		
⑥名鉄名駅再開発計画	(鉄道駅・ハスターミナルの再整備)				・名古屋市 ・鉄道事業者 ・開発事業者
	整備方針の検討・策定	必要な手続	設計・整備		
⑦高速道路とのアクセス性の向上	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		・名古屋市 ・国、愛知県 ・高速道路公社
	椿町線、筈島線の整備		笹島線(名駅南地区)の検討・整備		
⑧地区毎の特色を活かしたまちづくり	地域まちづくりの組織づくり 将来像づくりと合意形成 エリアマネジメントの実践 など			地区毎に応じた実施	・名古屋市 ・まちづくり団体
⑨名駅通の歩行者空間の拡充 駅へのアクセス性の改善	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		・名古屋市 ・鉄道事業者 ・地下街会社 ・交通施設管理者 ・まちづくり団体
⑩ゆとりのある地下歩行者空間の形成	整備内容の検討	整備計画の策定 必要な手続	設計・整備		・名古屋市 ・地下街会社 ・開発事業者

(リニア開業後)

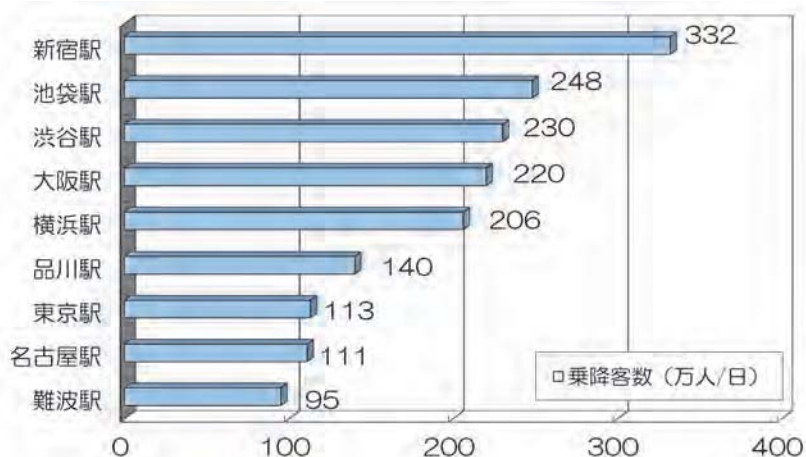
参考資料

- ここでは、現状と課題、アンケート結果、検討体制と経緯を示します。

1. 現状と課題

●名古屋駅の概況 -国内主要駅との乗降客数の比較

- 1日あたりの平均乗降客数は、約111万人（新幹線含む）である。



※平成23年度都市交通常報より集計

※東京駅は、JR東日本の路線間乗換え(約150万人)を除く。

※各駅の乗降客数の集計は、次頁の表で整理した鉄道路線乗入本数を対象とし

●名古屋駅の概況 -国内主要駅とのバス乗降人員・運行回数の比較

- 1日あたりの平均乗降人員は、約4.4万人、運行回数は約1.7千回である。



※平成23年度都市交通常報より名古屋市集計

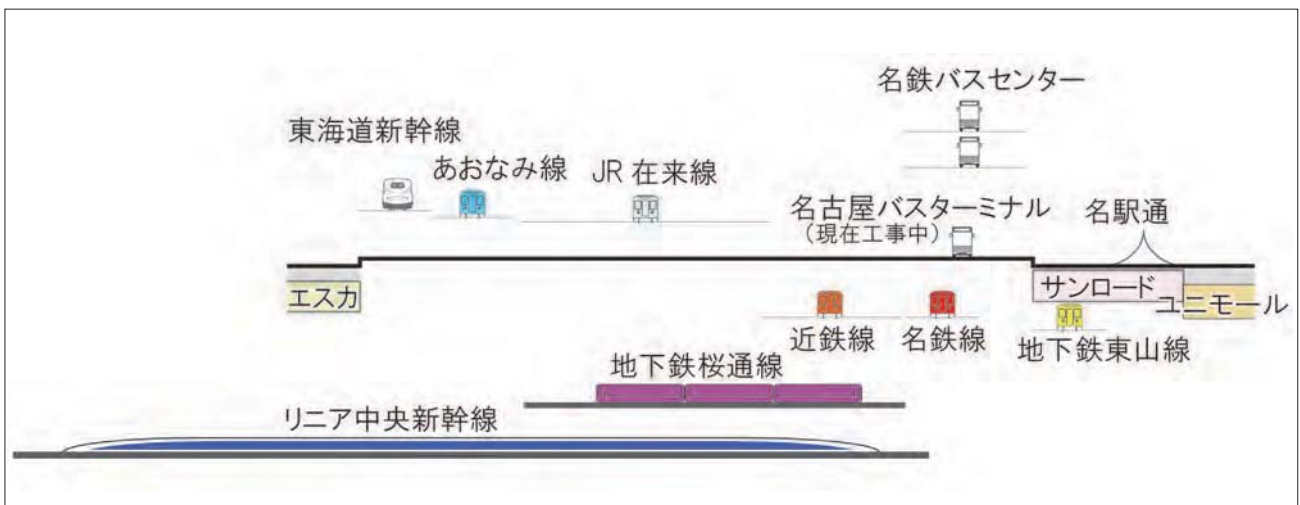
※品川駅は都市交通常報に記載なし

●名古屋駅の概況 -鉄道路線乗入本数の比較

- ・名古屋駅は、新幹線やJR、私鉄、地下鉄など、多様な鉄道が乗り入れている。

駅名	乗入路線（路線数）				計	空港HPによる所要時間 （乗換なし）
	新幹線	地域内交通				
		JR	私鉄	地下鉄		
新宿駅	—	4	3	3	10	成田空港から80分
池袋駅	—	4	2	2	8	成田空港から87分
渋谷駅	—	3	3	3	9	成田空港から75分
大阪駅	—	5	1	4	10	関西国際空港から約65分
横浜駅	—	4	3	2	9	羽田空港から28分
品川駅	1	4	1	—	6	羽田空港から15分
東京駅	4	5	—	1	10	成田空港から56分
名古屋駅	1	3	3	2	9	中部国際空港から28分
難波駅	—	1	4	3	8	関西国際空港から約34分

●名古屋駅における各施設の配置状況 -断面イメージ



※図は各施設の上下関係の配置が明確となるよう、イメージとして表わしたものであり、図のように全ての施設が同一断面に並ぶことはありません。

●ものづくり産業の主な集積状況



※ 平成 21～25 年度の各種資料に基づき作成

●観光資源の立地状況



●名古屋駅周辺の土地利用（建物用途）状況

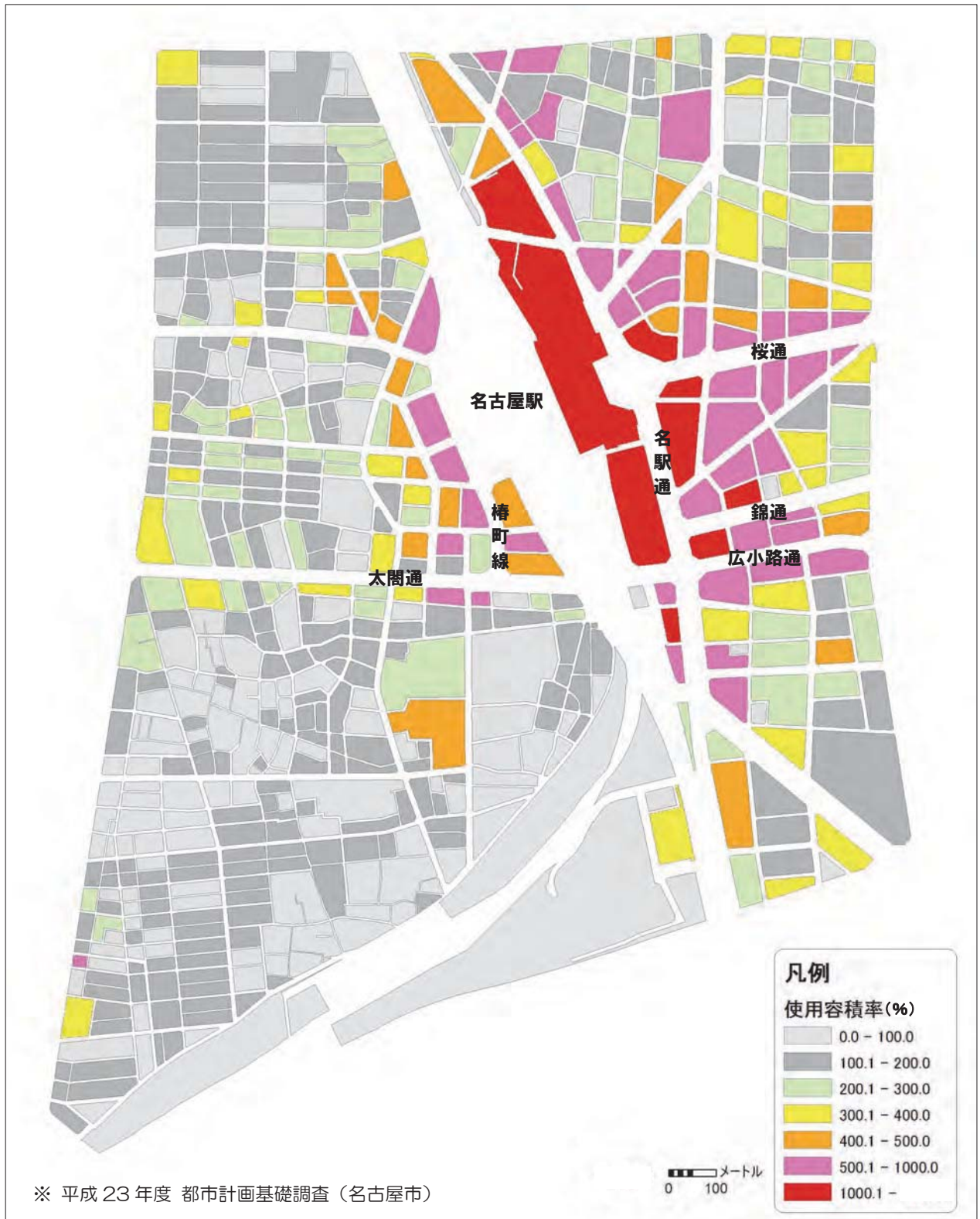
- 名古屋駅の東側は、名駅通・桜通・広小路通沿いを中心に、広く商業・業務系土地利用がなされている。一方、西側は、椿町線沿いで商業・業務系の土地利用となっているが、その広がりは一時的であり、交通利便性を活かした教育施設（専門学校等）が多いのも特徴となっている。
- 駅の東側は建物面積の大きい建物が多く、まとまった土地利用がなされているのに対し、西側は細かい単位での利用となっている。
- 駅から比較的至近な位置（特に駅の西側および北東側）に住宅が多く見られるのも特徴であり、近年は、共同住宅が増えている。



※ 平成 23 年度 都市計画基礎調査（名古屋市）

●名古屋駅周辺の使用容積率の状況

- 街区単位で使用容積率を見ると、駅東側は、名駅通沿いを中心に駅に近いところで高度利用が進んでいる。また、桜通・広小路通等幹線道路沿いの街区だけでなく、後背の街区でも使用容積率が500%を超えており、面的に高度利用が進んでいる。
- 駅西側では、使用容積率が500%を超えるのは椿町線沿道の駅前広場に面した街区などに限られており、後背地も含めて高度利用は十分に進んでいない。

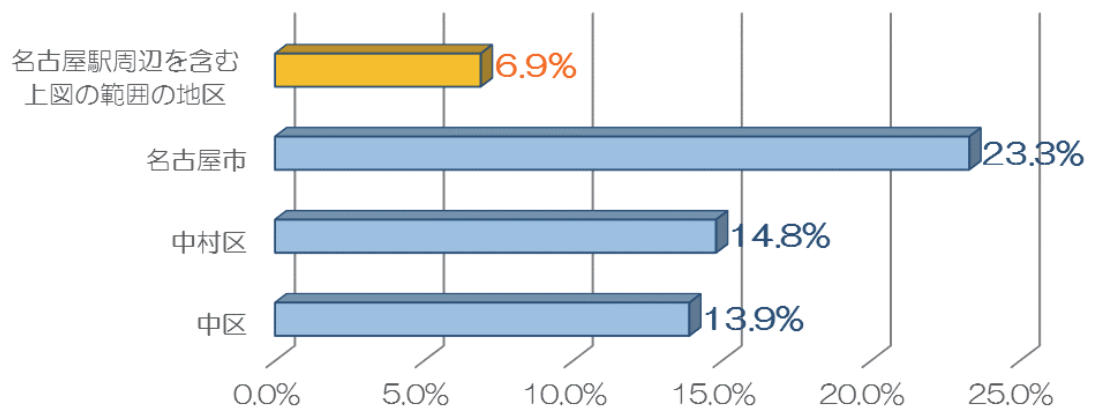


●名古屋駅周辺の緑化の状況

- ・名古屋駅周辺は、名古屋市全体や中村区、中区と比較して緑被率が小さく、まとまった緑のある公園や広場等も少ない。



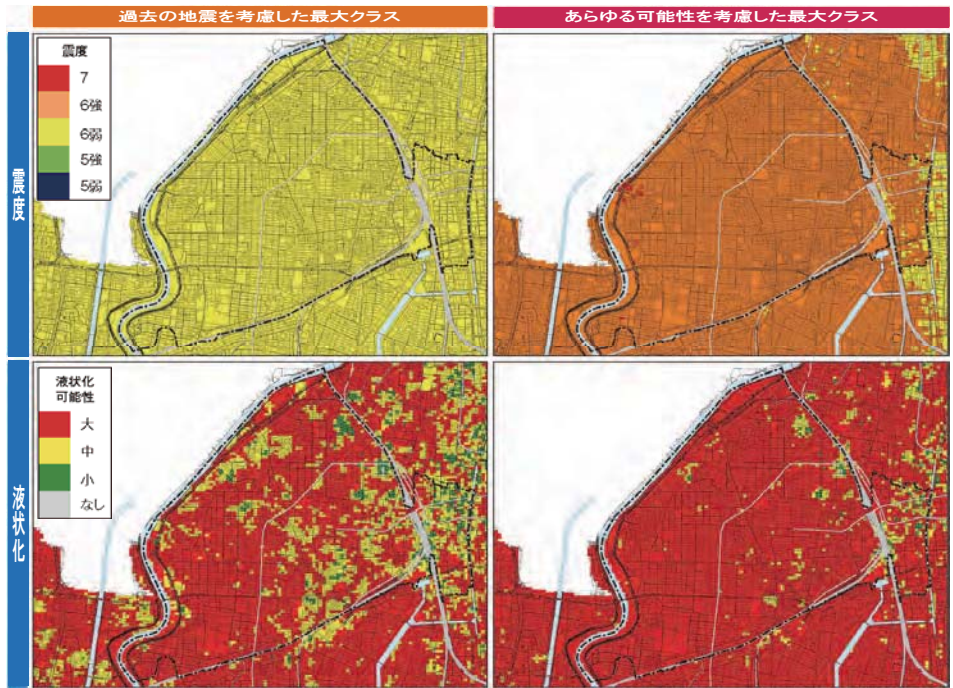
名古屋駅周辺の緑化の状況(他地区との比較)



※ 平成 22 年度 緑の現況調査 (名古屋市)

●南海トラフの巨大地震による被害想定

- ・あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震を想定すると、名古屋駅周辺地区では、ほとんどが震度6強で、液状化の可能性が大きいと予測されている。なお、その場合においても、津波は名古屋駅周辺地区には到達しないと予測されている。



※あなたの街の地震ハザードマップ（中村区）

※「過去の地震を考慮した最大クラス」とは、おおむね100～200年の間隔で繰り返し発生する地震

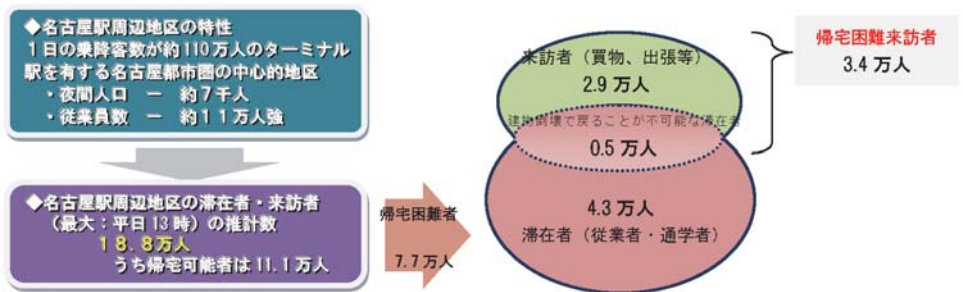
※「あらゆる可能性を考慮した最大クラス」とは、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低い、仮に発生すれば甚大な被害をもたらす地震

●都市再生安全確保計画

- ・都市再生安全確保計画は、都市再生特別措置法に基づき、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な施設整備等に関する計画である。

■名古屋駅周辺地区における滞在者・来訪者、帰宅困難者の推計

- ・建築物所有者等が滞在者への対応を行った場合、行き場のない帰宅困難来訪者は3.4万人となる。



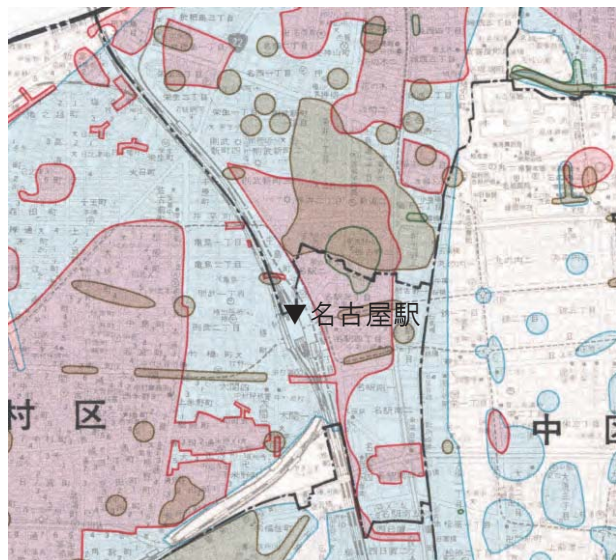
●名古屋駅周辺における浸水状況

- ・名古屋駅周辺地区では、過去に浸水被害が見られる。

0 1 2km N

凡	例
	平成12年9月11日～12日 東海豪雨 浸水区域
	平成16年9月5日 集中豪雨 浸水区域
	平成20年8月28日～29日 平成20年8月末豪雨 浸水区域
	平成21年10月8日 台風18号 浸水区域
	平成23年9月20日 台風15号及び秋雨前線豪雨 浸水区域

※ 名古屋市浸水実績図（名古屋市水防計画付図）



2. アンケートの概要

- ・構想策定の参考とするため、名古屋駅周辺を利用する来街者、事業者、居住者が、名古屋駅や周辺のまちの現状をどう評価し、何を望んでいるかなどを把握するため、アンケートを実施した。

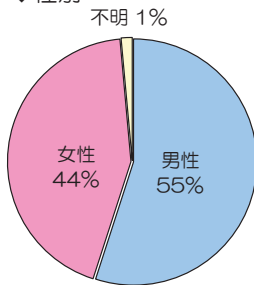
◆アンケート調査概要

	来街者	事業者	居住者
対象	JR、名鉄、近鉄、地下鉄、あおなみ線の出札者、地上、地下の通路及び歩道等の通行者	名古屋駅周辺のまちづくり関係団体4団体	名古屋駅周辺の居住者から無作為に抽出した約4,000人の世帯主
実施日	平成24年10～11月の平日、休日の各1日	平成25年1～2月	平成25年2月
回収数	約10,500票	約100票	約1,100票

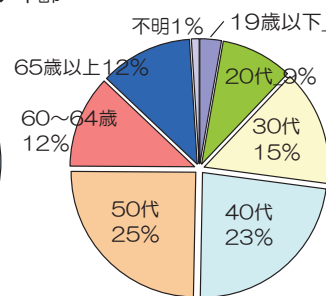
[来街者アンケート結果概要]

●回答者の属性

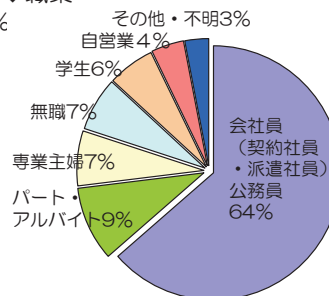
◆性別



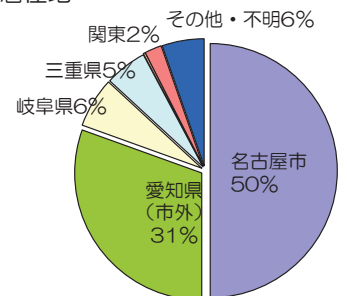
◆年齢



◆職業



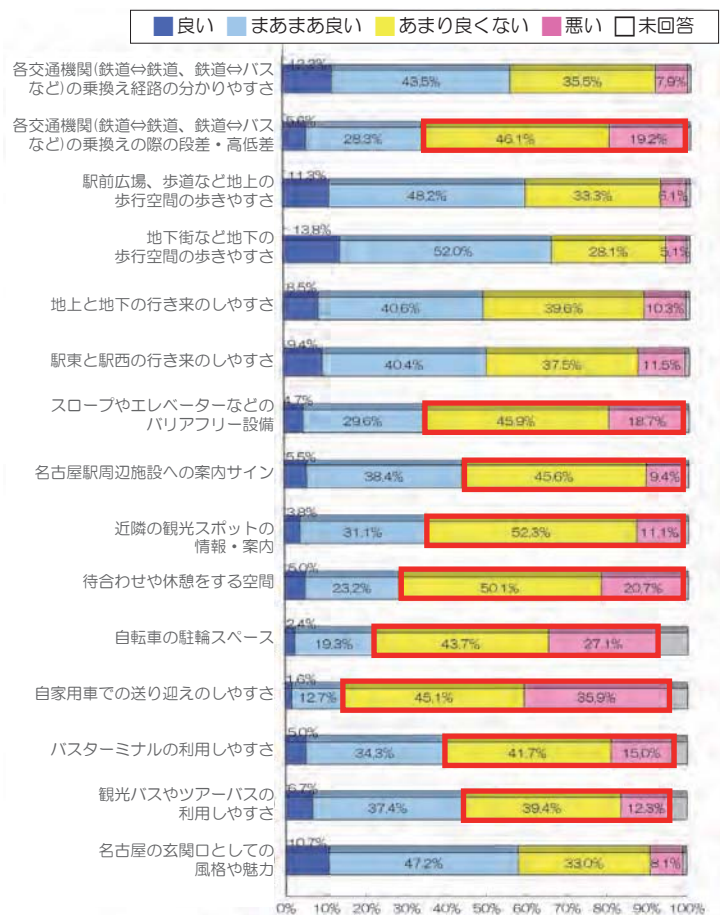
◆居住地



●名古屋駅の評価

（質問毎に4段階評価）

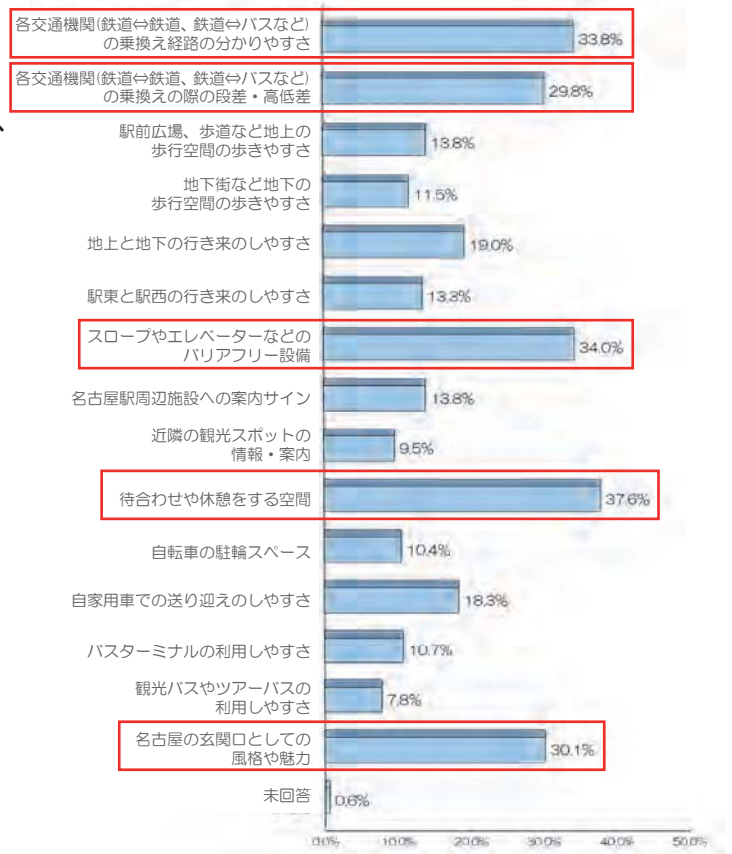
- ・《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「名古屋駅周辺施設への案内サイン」、「近隣の観光スポットの情報・案内」、「待合わせや休憩をする空間」、「自転車の駐輪スペース」、「自家用車での送り迎えのしやすさ」、「バスターミナルの利用しやすさ」、「観光バスやツアーバスの利用しやすさ」が挙げられる。



●交通ターミナルとしてこれからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと

(3つまで選択)

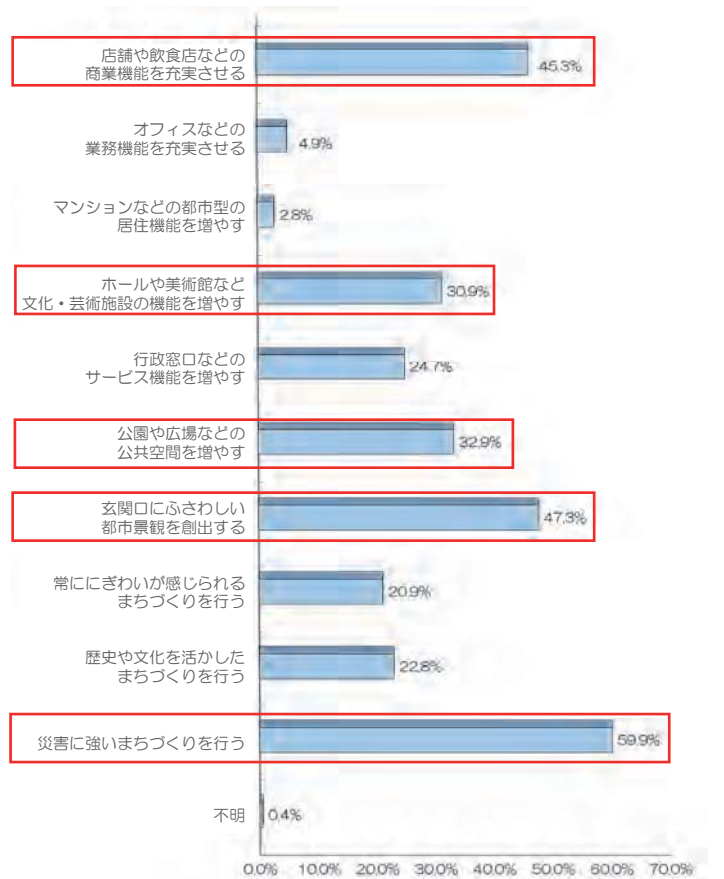
- 「待合わせや休憩をする空間」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」が多く選択された。



●これからの名古屋駅周辺のまちづくりに望まれること

(3つまで選択)

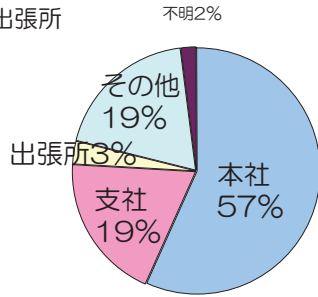
- もっとも多く回答を得た項目は「災害に強いまちづくりを行う」であり、次いで「玄関口にふさわしい都市景観を創出する」、「店舗や飲食店などの商業機能を充実させる」、「公園や広場などの公共空間を増やす」、「ホールや美術館など文化・芸術施設を増やす」となった。



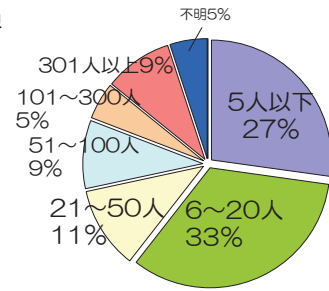
〔事業者アンケート結果概要〕

●回答者の属性

◆本社、支社、出張所
などの分類



◆事業所の従業員

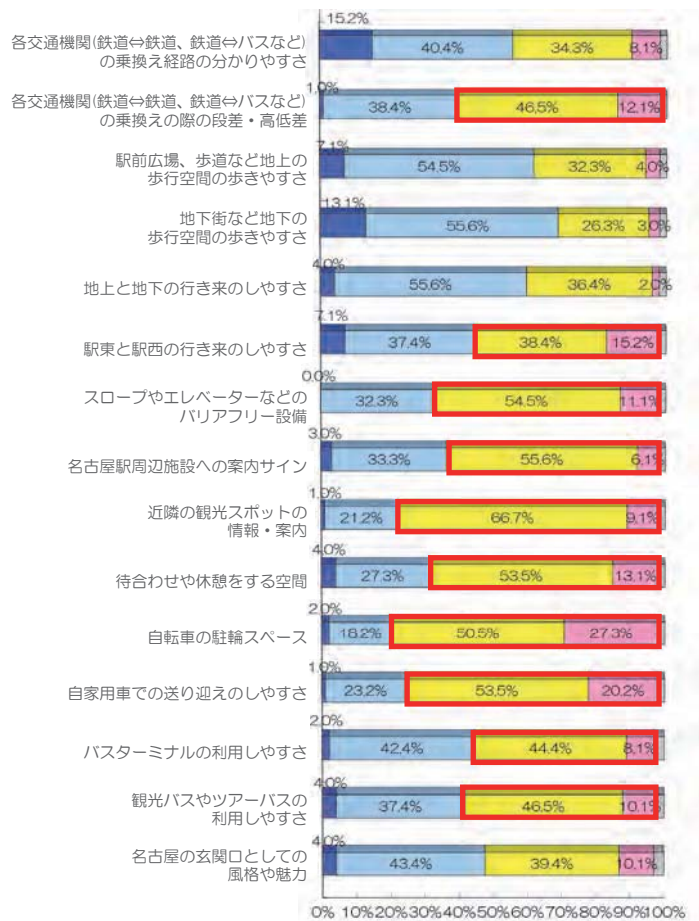


●「事業者」の名古屋駅の評価

(質問毎に4段階評価)

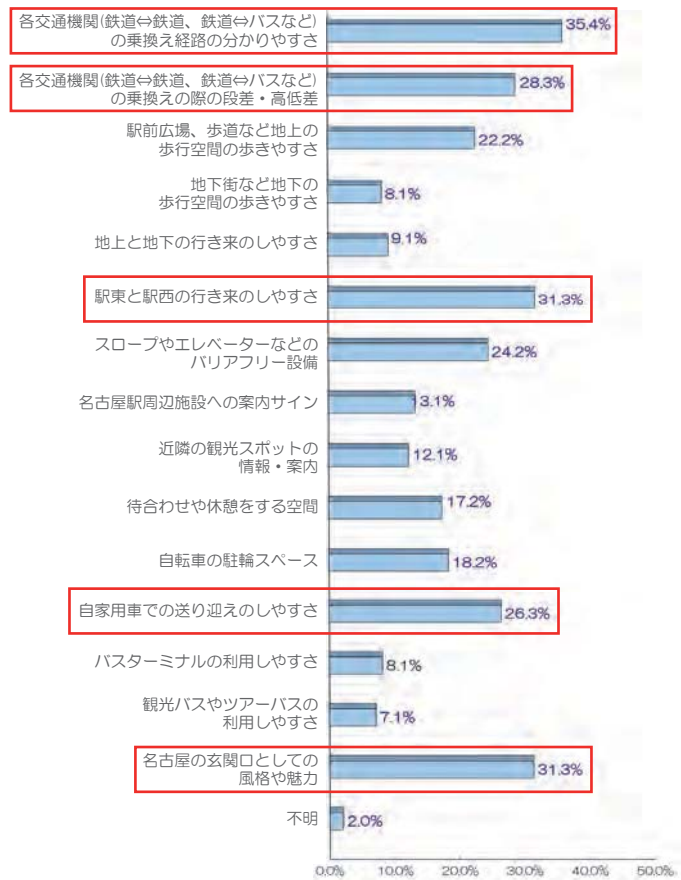
- ・《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「名古屋駅周辺施設への案内サイン」、「近隣の観光スポットの情報・案内」、「待合わせや休憩をする空間」、「自転車の駐輪スペース」、「自家用車で送り迎えのしやすさ」、「バスターミナルの利用しやすさ」、「観光バスやツアーバスの利用しやすさ」が挙げられる。

■とても良い ■良い ■悪い ■とても悪い □未回答



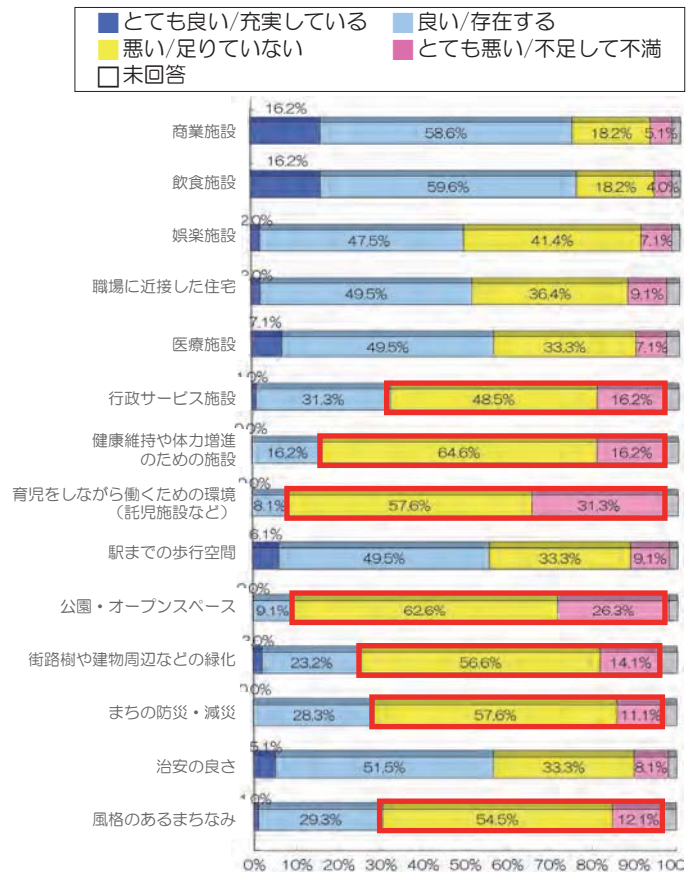
● 「事業者」から見た交通ターミナルとしてこれからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと（3つまで選択）

- 「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「自家用車での送り迎えのしやすさ」が挙げられる。



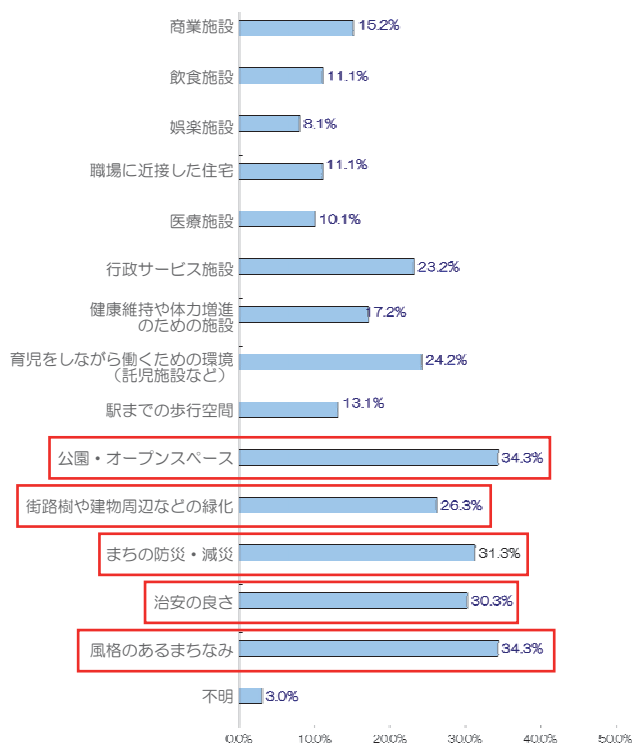
● 「働く側」から見た「名古屋駅周辺」のまちの評価（質問毎に4段階評価）

- 「あまりよくない」、「悪い」の評価が合わせて5割を超える項目として、「行政サービス施設」、「健康維持や体力増進のための施設」、「育児をしながら働くための環境（託児施設など）」、「公園・オープンスペース」、「街路樹や建物周辺などの緑化」、「まちの防災・減災」、「風格のあるまちなみ」が挙げられる。



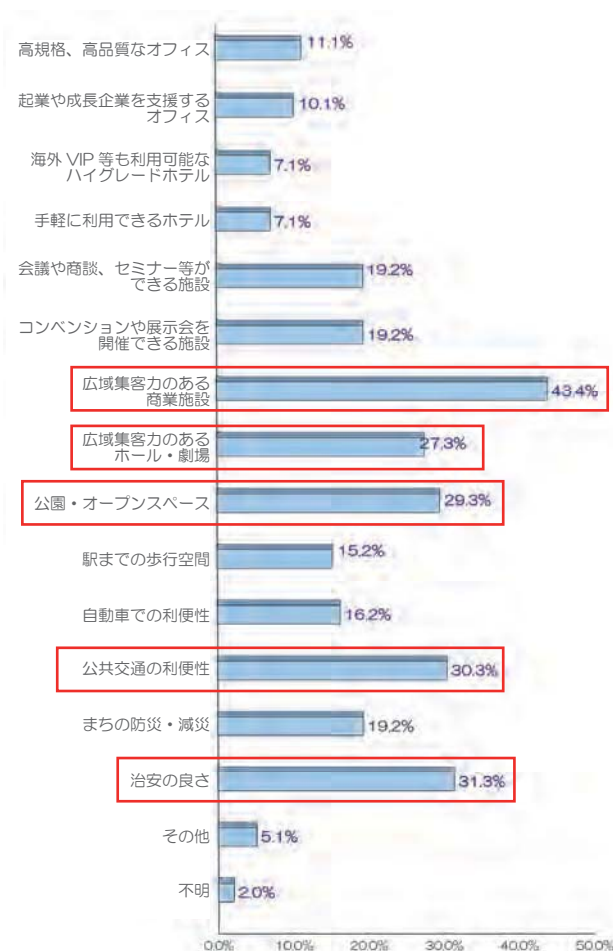
●今後、「働く側」から見て、名古屋駅周辺の
まちに望まれること（3つまで選択）

- ・比較的多く選択された項目として、「公園・オープンスペース」、「風格のあるまちなみ」、「まちの防災・減災」、「治安の良さ」、「街路樹や建物周辺などの緑化」が挙げられる。



●今後、「名古屋駅周辺」が名古屋大都市圏の
玄関口として、成長を牽引するまちになるた
めに「事業者」から見た向上すべきこと
（3つまで選択）

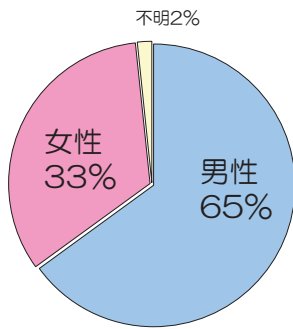
- ・「広域集客力のある商業施設」が突出して多く選択された。
- ・比較的多く選択された項目として、「公共交通の利便性」、「公園・オープンスペース」、「治安の良さ」、「広域集客力のあるホール・劇場」が挙げられる。



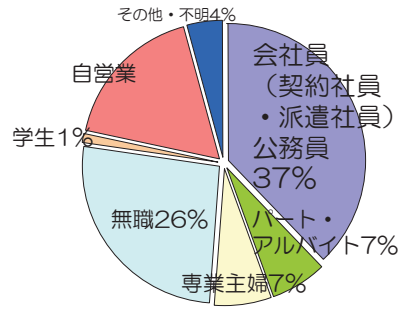
〔居住者アンケート結果概要〕

●回答者の属性

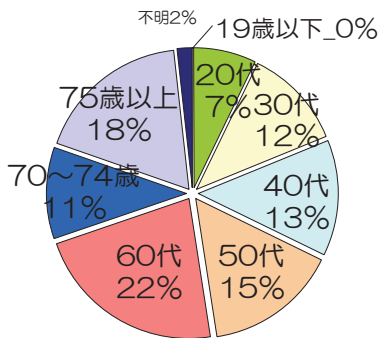
◆性別



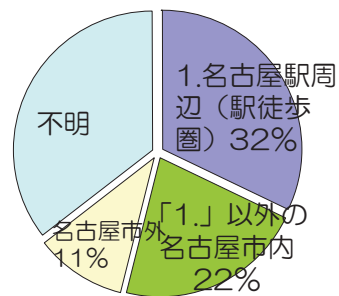
◆職業



◆年齢



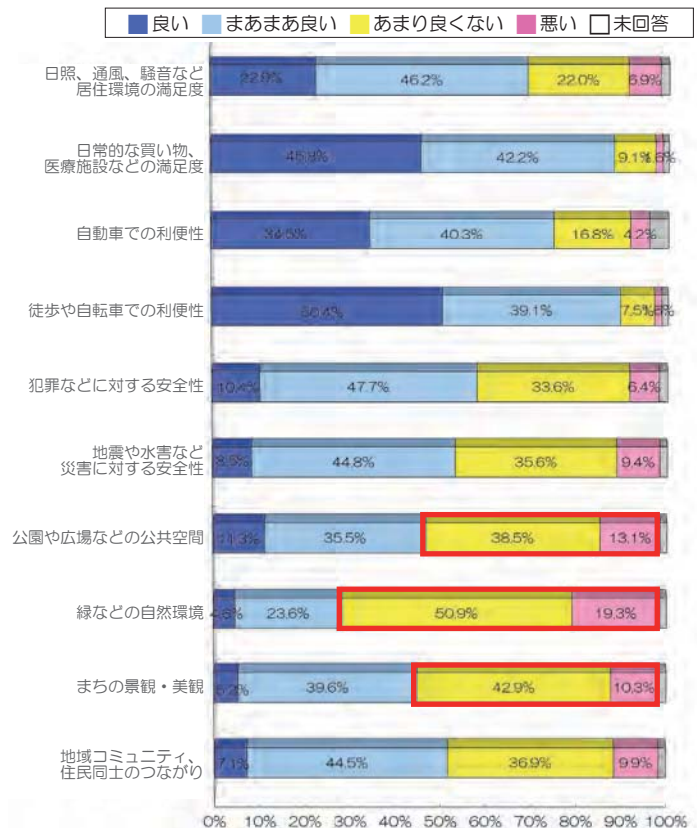
◆居住地



●居住地域の評価

(質問毎に4段階評価)

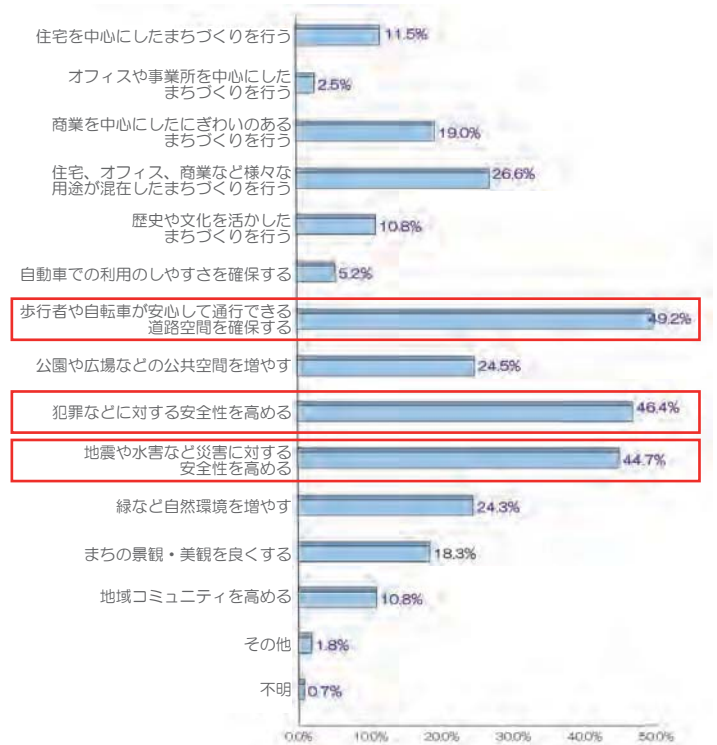
- ・《あまり良くない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「緑などの自然環境」、「まちの景観・美観」、「公園や広場などの公共空間」が挙げられる。



●居住地域のこれからのまちづくりに望まれること

(3つまで選択)

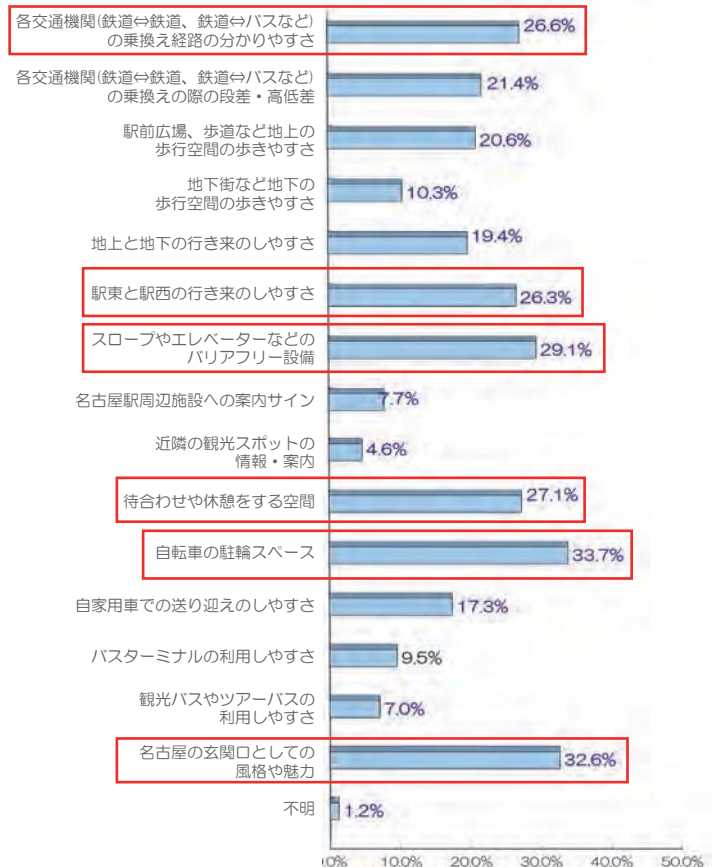
- ・多く選択された項目として、「歩行者や自転車が安心して通行できる道路空間を確保する」、「犯罪などに対する安全性を高める」、「地震や水害など災害に対する安全性を高める」が挙げられる。



●交通ターミナルとして、これからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと

(3つまで選択)

- ・比較的多く選択された項目として、「自転車の駐輪スペース」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「待合わせや休憩をする空間」、「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」が挙げられる。



3. 検討体制と経緯

●検討体制について

- ・本構想の検討にあたっては、「名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会（以下、懇談会という。）」（公開）を設置し、多岐広範にわたる意見を聴き検討を進めた。

◆名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会 名簿（第1回～第6回）
（委員）

	所属等	氏名	備考
有識者	東京大学大学院教授	家田 仁	
	名古屋市立大学大学院教授	伊藤 恭行	
	フリーライター	大竹 敏之	
	中京大学教授	奥野 信宏	
	東京都市大学教授	小林 重敬	
	金城学院大学教授	佐藤 久美	
	東京理科大学教授	辻本 誠	
	愛知産業大学教授	堀越 哲美	
	名古屋大学大学院教授	森川 高行	
各種団体	中部経済連合会専務理事	伊藤 範久	
	名古屋市商店街振興組合連合会理事長	坪井 明治	
	名古屋商工会議所専務理事	細谷 孝利	
地元	名古屋駅地区街づくり協議会会長	神尾 隆	第1～5回
		水尾 健一	
	名古屋駅太閤通口まちづくり協議会会長	西川 富夫	
	中村区区政協議会議長	清水 稔	第1～5回
		後藤 弘康	
	西区区政協議会議長	吉戸 安之	第1～5回
	堀場 光二		
市会	名古屋市会議長	中川 貴元	第1～2回
		藤田 和秀	第3～4回
		うかい 春美	
	名古屋市会都市消防委員長	長谷川 由美子	第1～2回
		中村 満	第3～5回
		田辺 雄一	
行政	名古屋市副市長	入倉 憲二	第1～5回
		田宮 正道	

(オブザーバー)

近畿日本鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
名古屋鉄道株式会社
国土交通省中部地方整備局
国土交通省中部運輸局
愛知県

●検討経緯について

- ・これまで懇談会を計6回開催した。

開催年月日等	名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会等
平成24年 11月 12日 (月)	第1回 <ul style="list-style-type: none">・名古屋駅周辺まちづくり構想について・名古屋駅周辺地区の状況と今後の動き
平成25年 2月 1日 (金)	第2回 <ul style="list-style-type: none">・まちづくりの視点・方向性について
6月 3日 (月)	第3回 <ul style="list-style-type: none">・まちづくりの基本方針について・名古屋駅での現状と取り組み
11月 5日 (月)	第4回 <ul style="list-style-type: none">・リニア中央新幹線の状況について・名古屋駅周辺まちづくり構想の骨子について
平成26年 3月 24日 (月)	第5回 <ul style="list-style-type: none">・名古屋駅周辺まちづくり構想素案について
6月 13日 (金) ~7月 14日 (月)	〇パブリックコメント
9月 9日 (火)	第6回 <ul style="list-style-type: none">・名古屋駅周辺まちづくり構想について

名古屋駅周辺まちづくり構想
世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ
～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～

名古屋市 住宅都市局 都心開発部
リニア関連・名駅周辺まちづくり推進室

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

TEL: 052-972-3986 FAX: 052-972-4171

電子メール: a3981@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp